



16.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em Sessão Ordinaria d'Assembléa Geral dos Accionistas de 25 de Julho de 1863



Srs. Accionistas.

E' grato á vossa Directoria, e a vós o será igualmente, ter de começar o presente relatorio, como o ultimo, communicando-vos que a 2.^a secção da estrada de ferro acaba de ser honrada com a visita de S. M. o Imperador, desta vez acompanhado por toda a Imperial Familia. Consignado esse facto no lugar de honra que lhe cabe, a Directoria voltará aos motivos da visita quando tratar da abertura da 2.^a secção.

CONTABILIDADE CENTRAL

Conta do capital. — Do saldo em ser em 31 de dezembro de 1862 que como consta do relatorio respectivo era de 1,640:024\$152
Empregarão-se no decurso do semestre:

Em material necessario ao trafego e n'uma pequena indemnisação que ficará por pagar na 1. ^a secção ..	64:696\$685	
Na construcção da 2. ^a secção	953:707\$981	
Na via provisoria	95:200\$000	
Na 3. ^a secção	216:338\$900	
Administração central e direcção technica	77:995\$636	1,407:939\$202
Saldo a 30 de junho de 1863		<u>232:084\$950</u>

Póde-se pois considerar esgotados os fundos recolhidos, fazendo-se necessaria para a continuação das obras, ou novas chamadas de fundos, ou alargamento da emissão.

Emissão. Fostes informados na passada reunião ordinaria, que a Directoria propoz ao governo imperial um expediente, pelo qual sem augmento de obrigações para o thesouro, antes com redução de seus onus, pôdem ficar addiadas as chamadas para depois de aberta a maior parte da 3.^a secção, época de que só deve esperar a estrada de ferro condições mais prosperas do que as actuaes.

Bem o sabeis, e sempre se vos disse, a 2.^a secção por altamente dispendiosa é sacrificio que se tornaria em deploravel erro economico, se não se estendessem além da serra as construcções mais baratas e mais rendosas, cujo aproveitamento depende das obras pesadas da cordilheira.

Sujeita a proposta da Directoria ao estudo das secções reunidas do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado, opinarão dous votos pela adopção do expediente proposto, dos outros pelo adiantamento da questão, e dous sustentarão a conveniencia de dissolver-se a Companhia, trocando o Estado por apolices de 6% as acções emittidas: esta consulta ainda não foi resolvida.

A Comissão de contas, que nomeastes em janeiro, admittindo qualquer das duas idéas da Directoria, ou do Conselho de Estado e propondo a ampla authorisação que votastes em abril para tratar a Directoria com o governo sobre a base que este preferisse, aventou demais a idéa da organização de uma Companhia Estrangeira como meio de importar capitaes; manifestando decidida predilecção por este ultimo alvitre, um dos membros da commissão, pessoa notavel não só por suas luzes e posição social, mais ainda pelo interesse nunca desmentido que vota á estrada de ferro.

Em consequencia da vossa deliberação a Directoria se dirigio ao Poder Legislativo pedindo que fosse votada authorisação ao Governo para a reforma que melhor parecesse, e com este requerimento transmittido ás camaras o ministerio das obras publicas a consulta do Conselho de Estado, assim entregue a publicidade.

O estudo da questão, que como vedes proseguia rapidamente, foi interrompido pela dissolução da Camara Temporaria, tornando assim indispensaveis algumas chamadas de fundos para a 1.ª das quaes a Directoria já pediu authorisação ao governo imperial.

Os documentos, a que se refere esta succinta exposição, têm sido todos publicados; e a Directoria empenhada em esclarecer-vos completamente e ao publico, ajunta no annexo n. 2, uma cópia da sua ultima representação determinada pela leitura da consulta, entregue aos prêlos.

Tendo de recorrer por emquanto á bolsa dos Srs accionistas, e considerando os actuaes embaraços da praça e depressão de todos os titulos, a directoria tenta evitar uma baixa mais ruinosa de nossas acções, pedindo ao governo imperial que, ao passo que se annuncia a chamada de fundos haja de conceder o troco por apolices ao par á aquelles accionistas que o preferirem; e tem razões para crer que o seu requerimento será benignamente deferido.

ESTRADA DE FERRO

Primeira secção. — O relatorio do delegado da directoria (appenso n. 3) expõe ás circumstancias do trafego.

O rendimento da estrada foi de Rs. 409:159\$773 quasi cem contos menos que no semestre passado; transitarão de menos 8,090 viajantes e 307,315 arrobas de mercadorias. As causas do facto vos são conhecidas: a falta do principal ramo de producção reage sobre todos os generos de actividade, resume todas as transacções e communicações.

A despeza propriamente de custeio foi de 372:362\$938, mas a maior parte do saldo foi absorvido com a indemnisação pela renda ao capital do valor dos trilhos novos que tem sido necessario empregar em substituição dos que se vão estragando, substituição começada no anno anterior. Com quanto a reducção da despeza do custeio deva acompanhar a queda do rendimento, sabeis que em muitas nenhuma reducção é possivel, e em outras é impraticavel a proporcionalidade: pelo que perante uma diminuição de 100:000\$ no rendimento, um corte de cerca de 42:000\$ no custeio, é uma prova de zelo e de boa vontade.

O numero de viajantes foi:

1.ª classe	32,804
2.ª "	47,942
3.ª "	60,668
Total.....	141,414

As mercadorias transportadas forão:

Taxadas a peso	1,280:856 @ 1 lb
" por volume. . .	134,381 palmos cubicos.
" por medida linear	102,896

Ramal de Macacos. — Com a abertura da estação do Rodeio ao trfego de mercadorias, caducará completamente o contracto vigente entre a companhia e os emprezarios. Uma das consequencias deste facto, é a redução dos fretes de Macacos, segundo a nova tarifa; e a segunda é a conclusão de novo contracto de mais equidade para a companhia, porque entregará aos emprezarios uma parte da renda liquida e não bruta, como até agora, e o custeio será bem calculado, sem as omissões de favor que parecerão a principio convenientes, e hoje, não têm uma razão de ser.

A renda do ramal foi de ..	47:957\$596
De que deduzindo:	
Quota dos emprezarios.....	23:978\$798
Custeio do ramal.....	4:686\$850
7% não garantido.....	1:974\$373
	<hr/>
	30:640\$021
	<hr/>
	17:317\$575

Subida da Serra. — Tem a directoria a satisfação de annunciar-vos que esta parte da linha, terminando na estação ao lado da estrada do Rodeio, de que tomou o nome, foi entregue á circulação dos viajantes no dia 12 deste mez, e que dentro de poucas semanas se abrirá o serviço das cargas, demorado, por emquanto, por falta do telegrapho e não conclusão de algumas obras accessorias.

A directoria tendo a satisfação de entregar ao transito 12 dos 13 tuneis da Serra, com demora apenas de dous mezes sobre o prazo de cinco annos primitivamente orçado, julgou que, em tão solemne occasião, devia aspirar a honra de serem o Imperador e a Família Imperial os primeiros que percorressem aquella parte da linha, em trem regular de viajantes: e a sua aspiração foi deferida benignamente como já ella vos communicou.

Os 12 tuneis, sommando quasi 8.500 pés inglezes de comprimento offerecem completa segurança ao transito, sendo pela maior parte abertos na rocha viva o restante revestido de abobada de cantaria com cimento capaz de resistir a qualquer pressão presumivel da parte superior. Os aterros em maxima parte estão consolidados, sendo a consolidação dos poucos mais novos o objecto das obras accessorias que se conclue.

A respeito dos córtes, crê a directoria que pode ainda occorrer uma ou outra queda que perturbe momentaneamente o transito, mas não em volume capaz de ameaçar a segurança dos trens; tanto estão já inclinados os taludes.

Continuação da 2.^a secção. — A respeito da via provisoria, do tunel grande e da descida para o Parahyba, a directoria se reporta ao relatorio do engenheiro em chefe, annexo n. 4, no qual encontrareis minuciosas informações do estado muito adiantado destas obras. Convem comtudo consignar aqui a estatística da perfuração do tunel grande:

Galeria aberta até 30 de junho de 1862. 3,488 1/2 pés.

"	"	no 2.º semestre de 1862.	1,081 1/2	"
"	"	no 1.º semestre de 1863.	1,162	"
		Por abrir.....	1,308	"
Total.....			7,040	"

Terceira secção. — O relatório annexo do engenheiro em chefe é tão minucioso e claro na descripção das obras desta secção, de seu estado de adiantamento a tempo provavel de conclusão que a Directoria ainda a este respeito vos remette para aquelle documento que merece ser lido com attenção.

Finda essa leitura, ficareis convencidos como está a directoria de que, vencidas as maiores difficuldades da Serra, pôde-se sem temeridade affiançar que *a contar do fim deste anno não se passará semestre algum em que não sejam algumas milhas novas entregues á circulação.*

Quarta secção. — Continúa a depender da approvação dos planos, e da questão de fundos, tendo tido a directoria o maior cuidado de não tomar compromissos com os empresarios, além das forças provaveis das emissões effectuadas.

Sala das sessões, 25 de julho de 1863.

C. B. Ottoni, presidente.

Domingos José de Campos Porto, vice-presidente.

Domingos Theodoro de Azevedo Paiva, secretario.

Joaquim Marques Baptista de Lede.

Antonio Martins Lage.

APPENSO N. 2

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE PEDRO II.

Rio de Janeiro 30 de maio de 1863.

Illm. e Exm. Sr.

Tendo as folhas publicas dado á estampa os pareceres das sessões reunidas do Imperio e Fazenda do Conselho d'Estado, mandadas consultar pelo governo imperial sobre a materia do officio desta Directoria datado de 26 de novembro do anno findo, e inferindo-se desta publicação e dos termos do officio em que forão aquelles documentos remettidos a Camara dos Srs. deputados que o governo imperial nada resolverá se não depois de votada authorisação legislativa, a Directoria julga cumprir um dever, submettendo á illustrada consideração de V. Ex. as inclusas observações relativas aos mencionados pareceres, e requerendo como requer que V. Ex. se digne mandar annexal-as aos papéis respectivos para serem ponderadas quando por ventura se houver de adoptar uma resolução definitiva, e não menos em quaesquer estudos administrativos por ventura instituidos antes dessa época. A Directoria sente-se na obrigação, que saberá desempenhar, não sómente de aceitar para base de ajustes aquelle principio que ao governo imperial parecer preferivel, sem reserva alguma, como resolveu a assembléa geral dos Accionistas, mas ainda de não contrariar o voto de preferencia que a mesma assembléa pronunciou pela sessão da empresa a uma Companhia estrangeira que levante capitaes para desenvolver-a em escala maior do que a presente. Mas versando os pareceres do conselho d'Estado unicamente sobre a confrontação do expediente proposto pela Directoria com a encampação do contracto da Companhia, as observações inclusas tendem a mostrar que a preferencia dada ao segundo expediente pelos Srs. conselheiros Manoel Felizardo de Souza e Mello visconde de Jequitinhonha não se funda em razões plausiveis, e que a resolução de consulta como parece aos Srs. conselheiros Souza Franco e Sapucahy melhor concilia todos os interesses. O governo imperial com tudo, resolverá o melhor. — Deus Guarde a V. Ex. Illm. e Exm. Sr. conselheiro Pedro d'Alcantara, Bellegarde, ministro e secretario de estado dos negocios da agricultura commercio e obras publicas (Assignados) C. B. Ottoni, presidente. D. T. d'Azevedo Paiva, secretario.

Observações

acerca da consulta não resolvida, das acções do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado, relativa ao officio da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.º, de 26 de Novembro de 1862.

Os Srs. Conselheiros Manoel Felizardo de Souza e Mello, e visconde Jequitinhonha, sustentando a conveniencia da encampação do contracto, basêão

o seu primeiro argumento em uma apreciação menos bem pensada do estado financeiro da Companhia. Querem Suas Excellencias que o Estado tome conta da empresa, por que já lhe pertence a quasi totalidade do capital emitido; e para o provar, assim classificação a emissão:

Dinheiro do Thesouro, valor de		
35,483 acções.....	7,096:600\$000	
Dinheiro do Thesouro emprestimo		
de Londres.....	12,666:666\$000	19,763:266\$000
Dinheiro de particulares.....		4,903:400\$000
		<hr/>
		Total 24,666:666\$000

Mas esta apreciação é inexacta no que toca ao emprestimo de Londres, cujo producto não é dinheiro do Thesouro, mas da Companhia que se emittisse igual garantia em acções, receberia do Estado contribuição exactamente igual ao que se despende com a dotação do Emprestimo, 7% do valor real. Por lealdade para com o Governo, a Directoria tem procedido como se em poder do mesmo Governo existissem *em deposito* acções correspondentes ao valor do emprestimo, mas nem por isso se pode dizer que este lhe pertence contra a letra expressa do contracto de 12 de Fevereiro de 1858. Se tal se pudesse concluir do facto de despendar o Thesouro 7% dos 12,666:666\$000 com igual fundamento poderia o Estado reclamar o valor das acções possuidas por particulares, pois dellas igualmente paga 7%. A verdade é que o Thesouro assegurou á Companhia 7% dos capitales que levantasse; e que estando emittido uma parte em acções, outra parte foi realisada por emprestimo, pelo intermedio do Governo, sendo facilitada uma outra operação pela mesma vantagem dos 7% garantidos. Pelo que a verdadeira classificação da emissão é a seguinte:

Do Thesouro 35,483 acções a 200\$.	7,096:600\$000	
" quota correspondente		
do emprestimo.....	7,490:855\$000	14,587:455\$000
De particulares 24,517 acções a 200\$	4,903:400\$000	
Quota proporcional do emprestimo..	5,175:811\$000	10,079:211\$000
		<hr/>
Total		24,666:666\$000

sujeitas a 1.^a e a 3.^a parcellas á obrigação das chamadas que faltão, rs. 70\$ por acção.

O estado destinou para animação dos fundos levantados para a estrada de ferro uma contribuição annual que sommada á sua renda liquida prefaza 7% do capital, e é com este recurso que a Companhia paga tanto o dividendo das acções como o dotação do emprestimo, que nem é mais oneroso ao Estado do que as acções, nem menos do que ellas propriedade da Companhia. E' na qualidade de Accionista que cabem ao Governo os 14,587:455\$; pois o emprestimo, embora fosse simplesmente doado á empreza como dizem em outra parte os Srs Conselheiros Mello e Souza e Jequitinhonha, ipso facto deixou de ser propriedade do Estado.

O segundo argumento dos duos Srs. Conselheiros que opinão pela encampação, resume-se no seguinte:

As estradas de ferro devem ser construidas pelos cofres do Estado e custeadas sob a intervenção do Governo. O unico fim da adjudicação a companhias,

é facilitar o levantamento de capitaes. E já que este fim não póde ser prehenhido pela Companhia de D. Pedro II deve esta ser absolvida.

Estes princípios, seja licito dizelo não são absolutos nem isentos de objecções.

Não é de rigor que as estradas de ferro sejam construídas pelo Estado; pois quasi todos os Paizes as entregão a companhias, e alguns Estados da União Americana a ellas tem vendido as linhas que construirão.

Não é o levantamento de capitaes o unico fim da adjudicação.

E' tambem a economia da construcção, para que é mais apto o interesse privado, do que a gestão da fortuna publica.

E' mais a multiplicação das escolas praticas da especialidade, vantagem ainda maior nos paizes novos, que absolutamente carecem de taes habitações.

E' ainda a melhor gerencia do serviço dos transportes, para que são improprios os Governos, que nunca devem ser empresarios nem industrialistas.

E' finalmente o goso das vantagens civilisadoras do espirito de associação que todos os Governos illustrados animão e procurão desenvolver.

Se pois a Companhia da estrada de ferro D. Pedro 2.^o não póde pela força das cousas preencher *sómente um* destes fins, é illogico concluir que não poderá realizar os outros, prestando-lhe o Estado o que lhe falta, o credito para importar capitaes, e concorrendo com estes, em certa proporção os fornecidos pelos socios da empreza.

Allegão tambem, os Srs. Conselheiros, que o Estado comprando a empresa, sem dispendir mais do que com a garantia de juros, ficará senhor da importante propriedade da estrada de ferro, o facto não soffre duvidas se o que se tem em vista é sómente attenuar os sacrificios do Thesouro, a encampação deve ser resolvida: mas se convem olhar para o futuro, se convem não desesperar de ver Companhias Nacionaes construindo caminhos de ferro pelo interior do Brasil, o que a politica aconselha é que o Estado não escassêe os favores que já tinha outhorgado, e que procure dar vida á empresa, que resolveu o mais grandioso dos problemas de viação na America do Sul.

Bem sabião os Estadistas que decretarão 7% dos 38.000 contos em acções que com muito menor sacrificio podião levantar em Londres igual quantia, e que esta seria então propriedade do Estado; e no entanto prescindirão dessa vantagem presente para lançar os fundamentos de um melhor estado de cousas no futuro, favoneando o espirito de associação. Assim o lucro immediato do Thesouro, não attendido pelos fundadores da empreza, e tão apregoado no parecer que se analyza, sem ser um pensamento novo; filia-se naturalmente ás idéas de restricção que nestes ultimos annos parecião tender para anniquilação de toda a iniciativa individual. Estas idéas prendem naturalmente o assumpto do maior lucro do Thesouro com o do ultimo argumento dos Srs. Conselheiros, que se refere á apreciação do procedimento da Companhia.

Segundo o parecer, por não poder a Companhia desempenhar seus compromissos (quanto ao levantamento dos fundos) *não será ferida a equidade e menos ainda a justiça se lhe forem applicadas as penas* (caducidade do contracto e multas). E é por pura generosidade que se propõe pagar aos Accionistas o valor de suas acções.

Nestas apreciações é que não ha equidade e muito menos justiça.

Se a applicação das penas fosse justa, se a cominação nos ferisse ao menos a equidade, a generosidade aconselhada importaria baratear a fortuna publica, sem justificação e sem desculpa. Merecerá porém a companhia tão duro estigma, ou serão os seus embaraços financeiros causados por força maior, cuja punição não seria de equidade, nem de justiça nem de interesse publico?

Nesta questão, de certo, a Directoria não póde ser juiz porque é parte: mas póde allegar as decisões e apreciações de juiz competente.

Se os embaraços da empresa, se a depreciação de seus titulos procedesse de faltas da Directoria, a sua gestão não teria obtido tão sollemnes approvações dos Poderes do Estado.

Do poder Legislativo, authorisando o emprestimo de Londres, antes de recolhido todo o capital da 1.^a emissão em acções.

Do Poder Executivo, approvando sem restricção alguma todos os planos da Companhia, todos os seus contractos, as suas contas, a sua gestão, e galardoando a Directoria com signaes de animação que sobre maneira a honrão, e que não lhe seriam outhorgados se o seu procedimento não fosse approvado. A pro pria conservação desde a origem da empresa do Delegado do Governo, em quem a Directoria notoriamente se louva em tudo o que se refere ao emprego dos capitaes, importa a mais sollemne sancção dada á esta parte da sua gestão.

E seja licito accrescentar quanto a utilização da via ferrea, que era Ministro um dos dous Srs. Conselheiros d'Estado, quando uma Commissão de inquerito, a que V. Ex. presidia dando conta de seus estudos, honrou a Companhia com o seu valioso testemunho. E ainda mais que S. Ex. então Ministro procedeu tambem por si proprio a exame de alguns ramos da Administração da Companhia, conservando-se depois em um silencio honrosamente approvador.

A Directoria não tentará uma apologia de seu procedimento; submete-se ao juizo do Governo Imperial; mas pede licença para declarar que sem desconhecer a generosidade do Governo Imperial, acredita que á solução da questão pendentes aberá elle inspirar-se unicamente no interesse publico, na justiça e na equidade sem decidir por consideração de favor a quem quer que seja. E crê ao mesmo tempo, que a equidade feita aos Accionistas, honrando a rectidão do Governo, perfeitamente se concilia com os interesses publicos.

A proposta da Directoria tem a vantagem de, conservando por emquanto a Companhia, tornar praticavel qualquer outra solução.

E dado que a abertura ao transito da 3.^a secção, e parte da 4.^a melhorem como se pôde esperar muito razoavelmente, ás condições da empresa alliviando o thesouro das garantias, é manifesta a vantagem que uma situação assim prospera outhorgaria ao Governo, ou para alinear as suas acções conservando a Companhia Nacional, ou para ceder a empresa a uma Companhia estrangeira, ou mesmo para adquiril-a se assim o resolver, podendo estipulr-se desde já, em novação de contracto clausulas que garantão o Estado contra qualquer imposição que possa receiar para o futuro da parte dos accionistas particulares.

Sem entrar em maiores desenvolvimentos, tendo tido a fortuna de ver o seu pensamento habilmente sustentado pelos Srs. Conselheiros Sapucahy e Souza Franco, a Directoria mui respeitosa mente pede a V. Ex. a graça de bem confrontar as razões dadas por aquelles Srs. Conselheiros, e as que constão desta exposição com as oppostas pelos Srs. Souza Mello e Jequitinhonha; se não está em erro a Directoria, V. Ex. reconhecerá que não se pôde melhor conciliar todos os interesses, do que resolvendo a consulta como parece aos Srs. Conselheiros Sapucahy e Souza Franco, deixando a execução dependente do voto do poder legislativo.

Pelo que toca as bases que acompanharão o officio da Directoria não entrará ella no exame das objecções oppostas pelos Srs. Conselheiros, porque sendo aquellas bases um primeiro projecto offerecido a consideração do governo é manifesta a facilidade de serem modificadas, ou melhor definidas ao celebrar-se a novação de contracto. Pede porém a attenção de V. Ex., sómente como exemplos, para a inconcludencia das observações que se referem á uma ou outra das ditas clausulas.

A 1.^a e a 2.^a, dizem os Srs. Souza Mello e Jequitinhonha, devem ser regeitadas por contrarias aos estatutos.

SS. Exas. não tiverão em vista o que se pede não é mais do que uma reforma dos estatutos para os fins expostos.

A 5.^a, isto é, a aprovação dos planos da 4.^a secção, accrescentão SS. Exas., equivale a aprovação de planos que talvez não estejam ainda examinados pelo governo”.

Desta observação parece inferir-se que os Srs. Conselheiros ignorarão terem os planos sido apresentados ao governo imperial, em 17 de janeiro de 1861 sendo de notar que passados sem decisão 60 dias da sua apresentação tinha a Companhia o direito de os dar por approvados e executal-os.

A objecção posta á 8.^a base não é nova, nem o é a sua conhecida inconcluencia. A *garantia* da provincia, diz o parecer, de adicional que é, se tornará proporcional, podendo elevar-se a do governo a mais de 5%.

Entre os attributos adicional e proporcional não ha incompatibilidade alguma, pois a quantidade proporcional a outra, não deixa de poder ser-lhe sommada. se são homogeneas, como no caso presente.

Mas o art. 56 dos estatutos promulgados pelo governo geral resolve a questão, dispondo que “Se os lucros liquidos da Companhia não se elevarem a 7% “será a *differença* prehenchida pelo governo e pela provincia, na *razão* em que “tocar a cada um.”

Ahi está decretado pelo governo que a garantia provincial seria proporcional á geral, e a pratica em contrario até hoje seguida foi uma deliberação que a Directoria pede licença para dizer com muito respeito que sempre considerou menos justa, sujeitando-se, porém, porque assim expressamente o ordenou o governo imperial.

A asserção de que tal distribuição pode tocar ao Governo mais de 5% não tem fundamento algum: o deficit de renda, cujo limite maximo é 7% sendo repartido entre as duas garantias na razão de 5:2, nunca pode elevar a 1.^a quota a mais de 5 %: é questão de Arithmetica.

A Directoria da Estrada de Ferro requerendo a graça da attenção do Governo Imperial para a inconsistencia dos argumentos de um dos pareceres publicados, aguarda com respeito a decisão, e tem consciencia de haver cumprido o seu dever.

Rio 30 de Maio de 1863.

C. B. Ottoni.



APPENSO N. 3



ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO NO SEMESTRE DECORRIDO DO
1.º DE JANEIRO A 30 DE JUNHO DE 1863



Srs. Directores.

Tendo terminado o semestre da minha delegacia, decorrido de 15 de janeiro a 15 de julho do corrente anno, cumpro com o dever que tenho de relatar-vos as principaes occorrencias que durante aquelle periodo, se derão na parte da estrada de ferro entregue á circulação publica.

SERVIÇO DA LINHA

Aterros. — Continuou-se a altear e a alargar a estrada perto do rio de S. Pedro, bem como em outros pontos da linha, podendo estimar-se os trabalhos de aterros executados durante o primeiro semestre de 1863, em 6,181 metros cubicos de terra.

Trilhos. — O máo estado dos trilhos Barlow tornou necessaria a substituição de 349 pelos do mesmo systema, e 793 dos de Vignoles, continuando-se no serviço da substituição nos pontos em que os trilhos Barlow apresentam maior deterioração.

Cêrcas. — O melhoramento das cêrcas recebeu notavel impulso, mas ainda assim são frequentes os encontros de animaes: é um serviço que deve merecer seria attenção da administração.

Cancellas e passagens de nivel. — A conservação e renovação das cancellas, continúa a ser feita como anteriormente; mas poderia haver maior economia de despeza, se o publico prestasse mais cuidado no uso dellas.

Passagens atravez da estrada. — Durante este semestre não se fez concessão alguma desse genero.

Pontes e boeiros. — Conclusão da reconstrucção da ponte n. 8, continuação da reconstrucção da n. 10, conclusão da reconstrucção da n. 12, continuação da reconstrucção das de Caramujos e S. Pedro, com superstructuras de ferro. Na de Caramujos estão se construindo as fundações dos encontros, e na de S. Pedro já se principiou a ponte provisoria com estacada, para evitar aterros dispendiosos.

Além destas obras reconstruirão-se ou tiverão grandes reparações diversos boeiros.

Inundações. — Nenhum damno soffreu a estrada com as chuvas do primeiro semestre deste anno, e continuando a elevar-se a via a altura em que deve ficar, póde esperar-se que não mais se interromperá o transito por causa das aguas.

Pessoal. — O pessoal da linha compõe-se de 367 empregados, sendo:

- 2 no escriptorio do engenheiro residente.
- 3 apontadores.
- 3 mestres.
- 21 carpinteiros.
- 30 pedreiros.
- 1 pintor.
- 38 feitores.

17 guarda-agulhas, cancellas e do armazem.
252 trabalhadores.

Despesas. — As principaes despesas feitas com o serviço da linha elevaram-se a 120:085\$585, menos 8:529\$448 que o semestre anterior; comprehendendo reparações, modificações, transformação de curvas e obras novas, sem incluir porém a importancia de trilhos que se collocarão; e sendo para notar só em obras novas se gastarão 18:181\$394, quando no 2.º semestre de 1862 apenas representa esta verba pela quantia de 3:544\$502.

TRACÇÃO E OFFICINAS

Locomotivas. — Das 12 locomotivas inglezas que a companhia possui 11 achão-se em bom estado, e uma em reparação para prestar serviços em pouco tempo. As machinas Princesa Imperial, Progresso, Paulista, Fluminense e Constituição tiverão consideraveis reparações.

Chegarão seis locomotivas dos Estados-Unidos para o serviço da serra; tres das quaes duas para viajantes e uma para cargas, já experimentadas, e uma de viajantes quasi prompta a entrar em serviço.

Trem rodante. — Compõem-se de:

Carros de 1.ª classe.....	12
" de 2.ª "	18
" de 3.ª "	13
Carros do correio.....	2
" do serviço com freio...	8
" para animaes.....	13
" " mercadorias, fechados	112
" " " aberto...	13
" " bois.....	9
" a pivot.....	18
" para lastro.....	12
" " americanos.....	12
" " polvera.....	1
	<hr/>
	243

O carro para uso de Sua Magestade o Imperador, não está comprehendido nos acima mencionados. Fez a viagem de experiencia á estação do Rodeio sem inconveniente, depois que se supprimiu o reborbo das rodas do centro; comtudo, julgo que para maior segurança deve ordenar-se que se colloquem as rodas em menor distancia do que actualmente estão.

Collocarão-se em diversos wagons 154 molduras novas, e dos 80 freios ultimamente chegados da Inglaterra collocarão-se 22 em:

2	wagons de 1.ª classe.
2	" 2.ª " "
5	" 3.ª " "
2	" para animaes.
2	" de freio.
9	" de mercadorias.

Officinas. — As machinas e ferramentas estão em bom estado.

Monta-se actualmente uma machina — bitola — para molduras de rodas e wagons, ha pouco chegada da Belgica.

O armazem das officinas acha-se em ordem, e provido dos materiaes e objectos de sobressalentes necessarios.

Continúa a fabricar-se em S. Diogo tudo quanto póde ali ser feito para o serviço da linha e estações.

Contabilidade. — Está em ordem, bem feita e em dia, e estabeleceu-se um novo registro para melhor detalhar as despesas feitas com o fornecimento á linha.

Combustivel. — O consumo de combustivel no semestre foi de:

Coke 1,302:500 libras.

Tijolos 1,072:645 libras, importando em Rs. 24:805\$850, inclusive
1:334\$368 com o ramal de Macacos ou 10 44/100 por cada libra.

As machinas percorrerão 98,114 kilometros, o que corresponde por kilómetro a 252 82|100, menos que no 2.º semestre de 1862 que importou em 291 48|100, e no 1.º 332 rs.

O deposito acha-se abastecido com combustivel para um anno, e assim parece-me conveniente que se ordene para Inglaterra a suspensão das remessas por espaço de seis mezes.

ESTAÇÕES

O agente da estação de Maxambomba foi demittido por se ter descoberto irregularidades fraudulentas na escripta a seu cargo, e o seu fiador já foi prevenido para satisfazer á companhia a somma subtrahida.

Além desta demissão derão-se outras; sendo que para substituir os demittidos achei que tínhamos pessoal sufficiente, e não havia necessidade de admittir novos empregados.

Edifícios e construcções diversas. — Além dos trabalhos de conservação executarão-se os seguintes:

Um portão no muro da estação da Côte, do lado da rua de Santa Anna para serviço do armazem do carvão.

Uma casa para o guarda de S. Christovão.

Renovação da plata-forma da Estação Imperial e concertos em outras partes do edificio.

Pintura da coberta da estação de S. Francisco Xavier e construcção de uma casa para o guarda.

Renovação do soalho do armazem de Cascadura e reparação do abrigo e da plata-fórma de viajantes.

Pintura do abrigo dos carros na estação de Sapopemba.

Construcção de um guindaste ao lado da estação de Belém, tendo sido fornecidas gratuitamente por um particular as madeiras que nelle se empregarão.

Pessoal. — O pessoal inferior das estações era, em 30 de Junho, composto de 92 pessoas, menos 12 que em 31 de dezembro de 1862.

SERVIÇO DOS TRENS

Movimento e transporte. — Houverão, durante o semestre, 807 trens, comprehendendo cada um uma viagem redonda. Este numero de trens se divide em

Trens de viajantes.....	507
" especiaes.....	9
" de mercadorias...	150
" de lastro.....	141
	<hr/>
	807

O algarismo 141, relativo aos trens de lastro, indica o numero dos dias de serviço.

Os wagons de viajantes percorrerão.....	593,011	kilometros.
" de mercadorias percorrerão.....	369,020	"
" de lastro percorrerão.....	174,964	"
	<hr/>	
Total.....	1,136,995..	

Numero de viajantes que transitão pela estrada:

1. ^a classe.....	32,804
2. ^a "	47,942
3. ^a "	60,668
	<hr/>
	141,414

A massa de mercadorias transportadas nas duas direcções foi:

Das Taxadas por peso.....	1,280,856 @ 1 lb
Por medida cubica	134,381
" linear.....	102,896

Boletins e irregularidades. — O numero de boletins de irregularidades augmentou devido a maior vigilancia na fiscalisação dos documentos que acompanhão as mercadorias.

Demoras. — Os trens tiverão uma demora média de 1' e 11" por viagem, quando no segundo semestre de 1862 foi a 1' 30" e no presente 2' 59".

Assignaturas. — Fizerão-se as seguintes assignaturas durante o semestre: 4 de 1.^a classe e 1 da 2.^a da côrte para o Engenho Novo, e 1 da 1.^a classe para Sapopemba.

SERVIÇO DO TELEGRAPHO

Material. — Osapparelhos das estações de Cascadura e Belém devem ser substituidos porque tem já soffrido muitas reparações para poderem prestar serviço, e os reparos vão-se tornando cada vez mais difficeis. O resto do material da linha e das estações acha-se em bom estado.

Trabalho. — Durante este semestre transmittirão-se:

28,396 communicações, compostas de 129,262 palavras e 56,480 signaes: mais do que o 2.^o semestre de 1862, 13,416 communicações e 41,817 palavras e menos 420 signaes.

Houve seis interrupções causadas por postes quebrados e desarranjos nos fios, mas cuja duração não excedeu de 3 horas e 10 minutos, termo medio, para cada uma interrupção: nos ultimos 4 mezes do 2.º semestre de 1862 houve 18 interrupções.

Rendimento. — Desde o 1.º de abril, facilitou-se aos particulares o uso do telegrapho e produziu para a receita da companhia 510\$150 por 171 telegrammas; o que dá 2\$983 termo médio cada telegramma.

CONTADORIA

Os registros da contadoria estão em boa ordem, e o serviço é feito com regularidade; havendo presentemente toda a severidade com a confrontação verificação dos documentos que lhe são remetidos, principalmente depois que esta repartição descobriu as prevaricações do ex-agente de Maxambomba.

INSPECTORIA GERAL

O trabalho da inspeccoria continúa como anteriormente prestando o seu chefe bons serviços á companhia.

ESTATISTICA DO TRAFEGO

Os appensos A e B, demonstrão o movimento e rendimento dos viajantes e mercadorias.

O appenso C, é o balancete da receita e despeza do trafego. A renda que no semestre anterior subira a 508:097\$972, no presente, apenas attingiu a somma de 409:159\$773, differença de 99:000\$. Empreguei as maiores diligencias para que a despeza de custeio se reduzisse proporcionalmente, e devo dizer-vos que não consegui quanto desejara; não foi possivel realisar maiores córtes no custeio, que ainda subio a 372:362\$938, sómente 41:692\$367 menos que o do precedente. Accresceu, porém, uma verba que não pesára sobre o semestre anterior, a indemnisação ao capital dos trilhos novos substituidos aos estragos desde meado de 1862, despeza que montou a 34:724\$979, e absorveu quasi todo o saldo deixando apenas o liquido de 2:071\$856. Acredito que como está montada a administração, poderemos fazer o serviço de uma receita muito maior, sem augmento mui sensivel na despeza do custeio, para o que contribuirá melhor do que eu pudera fazel-o o meu intelligente collega que me succede na delegacia.

A reduccão que ordenei nos jornaes dos trabalhadores da estrada, e que algum desgosto me custou, produziu alguns contos de réis a favor da companhia, além disto toda a alvenaria e cantaria nos é fornecida por preços mais baixos que anteriormente, e o mesmo acontece com o cimento, cuja differença de preços por que realizei as compras é bastante notavel.

RAMAL DOS MACACOS

Foi o movimento dos viajantes em ambas as direcções o seguinte:

De 1. ^a classe.....	4,185
" 2. ^a "	11,045
" 3. ^a "	17,487
Total.....	<hr/> 32,717

O movimento das mercadorias deu o seguinte resultado.

Taxadas por peso.....	937,346 @ 23 lt
" " palmo cubico.....	29,215
" " " linear.....	17,177

Estes algarismos estão incluídos na estatística geral.

A renda bruta importou em 47:957\$596, sendo:

De viajantes.....	9:989\$638	
Bagagens.....	1:499\$420	
Animaes e carros.....	1:304\$600	
Mercadorias.....	35:017\$716	
Armazenagens.....	111\$940	
Telegrapho.....	34\$282	47:957\$596

DEDUZINDO.

Quota pertencente aos empresarios.....	23:978\$798	
Custeio no semestre.....	4:686\$850	
7% ao anno do capital empregado sem garantia do governo.....	1:974\$373	30:640\$021

D 2

Renda liquida que passa para o fundo de reserva.....	17:317\$575
---	-------------

ACCIDENTE

No dia 8 de Junho o trem de cargas decarrilhou-se adiante de Queimados na volta de Caramujos, entre os postes telegraphicos de ns. 823 a 824, do que resultou ficarem em máo estado 3 wagons e a caixa do tender: as mercadorias nada soffrerão e a machina pouco se damnificou.

Concluirei agradecendo-vos a confiança que vos mereci na gestão dos negocios que me forão confiados, e que passei ao meu digno successor, o Sr. director Marques de Leão, eleito em 16 do corrente, para exercer as funcções de delegado da directoria.

Rio de Janeiro, 20 de Julho de 1863.

Domingos José de Campos Porto.

APPENSO N. I.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS NO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1863.

DEBITO			CREDITO		
<i>Custeio da estrada; a saber:</i>			<i>Saldo do semestre passado.....</i>		2:286\$115
Trafego e estações.....	118:335\$542		<i>Rendimento da estrada; a saber:</i>		
Reparos e conservação..	130:494\$705		Passagens.....	175:848\$592	
Administração do trafego	21:961\$752		Frete.....	231:784\$983	
Officinas.....	78:099\$957		Armazenagem.....	617\$680	
Combustivel.....	23:470\$982		Telegrapho.....	475\$868	
	372:362\$938		Multas.....	432\$650	
Addindo a importancia dos trilhos e ac-					409:159\$773
cessorios empregados na 1ª Secção			<i>Rendimento do ramal.....</i>		23:978\$798
desde o 2º Semestre de 1862.....	34:724\$979	407:087\$917	<i>Renda de predios e terrenos: Liquidada.....</i>		4:643\$220
<i>Custeio do ramal.....</i>		4:686\$850	<i>Juros.....</i>		109:984\$369
<i>Administração central: Por 10/64 das despe-</i>			<i>Lucros eventuaes.....</i>		2:228\$620
<i>zas.....</i>		5:146\$935	<i>Indemnisações.....</i>		340\$550
<i>Reclamações: Por extravios e avarias.....</i>		613\$952	<i>Vendas em leilão: Productos de varreduras do</i>		
<i>Fundo de reserva; a saber:</i>			armazem.....		151\$200
Pela quota corresponden-			<i>Conta de garantia; a saber:</i>		
te 1/10 % ao anno do			Pela garantia do governo		
capital emittido.....	12:333\$333		provincial neste Se-		
Pelas multas cobradas...	432\$650		mentre de 2 % do ca-	77:358\$904	
Rendimento liquido do			pital realizado por		
Ramal.....	17:317\$575		acções.....		
		30:083\$558	Idem do governo impe-		
<i>Decimo sexto dividendo: Correspondente a</i>			rial de 5 % do capital		
60.000 acções.....		273:000\$000	realizado pelas		
<i>Juros do emprestimo: Pelos correspondentes</i>			acções... 193:397\$260		
a 4 1/2 % ao anno			7 % sobre		
do capital nominal			o reali-		
de £ 1.526,500 e			zado por		
1 % de commissão			e m pres-		
de pagamento dos			timo....	439:689\$497	
mesmos, libras				633:086\$757	
34.689,14,3 a 27 d.....		308:353\$000	<i>D e d u -</i>		
<i>Amortização: Pelos fundos destinados a</i>			<i>zindo os</i>		
<i>amortização do empresti-</i>			<i>juros de</i>		
<i>mo.....</i>		131:336\$497	<i>7 % cor-</i>		
<i>Governo Imperial: Pelo rendimento liquido</i>			<i>respon-</i>		
<i>neste semestre.....</i>		100:892\$945	<i>dentos ao</i>		
<i>Saldo por dividir.....</i>		42\$279	<i>capital</i>		
		1.261:243\$933	<i>emprega-</i>		
			<i>do no Ra-</i>		
			<i>mal dos</i>		
			<i>Macacos.....</i>	1:974\$373	631:112\$384
					708:471\$288
					1.261:243\$933

S. E. & O.

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1863.

José Torquato de Faria, guarda livros

BALANÇO DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II EM 30 DE JUNHO DE 1863.

ACTIVO

PASSIVO

ACCIONISTAS: Por 60,000 acções emitidas.....	12,000:000\$000			CAPITAL: Representado por 60,000 acções.....	12,000:000\$000		
Por entradas realizadas.....	7,800:000\$000	4:200:000\$000		Realizado pelo empréstimo de Londres.....	12,666:666\$666	24,666:666\$666	
MAUÁ MAC GREGOR & COMP.: Pelos fundos existentes neste Banco.....	619:966\$1610			EMPRESTIMO DE LONDRES: £ 1,526,500.....	13,568:889\$110		
Por 6 apolices depositadas.....	6:000\$000	625:966\$610		Valor real levado a capital.....	12,666:666\$666	902:222\$444	
GOVERNO PROVINCIAL: Saldo do semestre passado.....	86:744\$521			DIFFERENÇA DE CAMBIOS.....		111:340\$023	
Pela garantia de juros de 2 % do capital realizado por acções.....	77:358\$904			PREMIOS DE ACCÇÕES.....		2:507\$000	
Por transportes nos trens da Comp.....	2:481\$712	116:585\$137		1.º DIVIDENDO: Resto á pagar.....		1:57\$600	
GOVERNO IMPERIAL: Saldo de garantias altrasadas.....	153:681\$185			2.º Dito Idem.....		330\$150	
Pela garantia de juros neste semestre.....	631:112\$384			3.º Dito Idem.....		337\$050	
	784:793\$569			4.º Dito Idem.....		461\$80	
Deduzindo o rendimento liquido.....	100:892\$945	653:900\$624		5.º Dito Idem.....		380\$700	
Pelos juros do empréstimo á Comp. Mucury até 13 de Maio proximo passado.....		11:485\$503		6.º Dito Idem.....		58\$480	
Por transportes nos trens da Companhia.....		988\$245	696:374\$372	7.º Dito Idem.....		1:6\$500	
EMPRESTIMO Á PROVINCIA: Até o semestre passado.....	937:205\$479			8.º Dito Idem.....		186\$550	
Importancia recebida neste semestre.....	500:000\$000			9.º Dito Idem.....		1:597\$050	
	437:205\$479			10.º Dito Idem.....		755\$300	
Juros vencidos idem.....	24:190\$118	461:395\$597		11.º Dito Idem.....		1:096\$550	
EMPRESTIMO AO THESOURO: Até o semestre passado.....	4:015:940\$022			12.º Dito Idem.....		1:947\$500	
Juros vencidos até 13 de Maio proximo passado.....	81:174\$915			13.º Dito Idem.....		3:353\$050	
	4:097:114\$937			14.º Dito Idem.....		3:01\$100	
Importancia recebida neste semestre.....	4:015:940\$022	81:174\$915		15.º Dito Idem.....		6:497\$900	
ROBERTS HARVEY & Comp.....		462:653\$623		16.º Dito A' pagar em julho proximo.....		273:000\$000	
CH ^a . PECHER & FILS. Fr ^s . 12,982,01.....		4:752\$506		FUNDO DE RESERVA: Empregado em 10.10 acções.....	125:176\$050	266:087\$495	
A. ELLISON JUNIOR.....		2:057\$340		Por empregar.....	1:091:11\$445		
FRETES A COBRAR.....		3:21\$420		VALORES DEPOSITADOS.....		14:681\$000	
LETRAS A RECEBER.....		1:466\$667		VENDAS EM LEILÃO.....		59\$820	
CAIXA.....		7:771\$156		PAGAMENTOS EM SUSPENSO.....		6:677\$442	
ACCÇÕES DA COMPANHIA: Por 1010 que representam fundo de reserva.....	125:176\$050			LETRAS Á PAGAR.....		853\$150	
PRÓPRIOS DA COMPANHIA.....	1:569:370\$801			EMPRESARIOS DO RAMAL.....		3:188\$803	
MATERIAL ENCOMMENDADO.....	646:427\$475			CAUÇÃO DOS EMPREITEIROS: Até o semestre passado.....	1:191:590\$012		
OFFICINAS.....	220:528\$602			Deduzindo o pagamento e juros do semestre passado.....	9:699\$176		
DEPOSITO.....	121:841\$533			Idem a caução derivada do serviço feito nas 1, 2, 3, 4 e 5.ª divi-	144:998\$515	154:697\$691	
COKE.....	44:549\$380			sões da 2.ª Secção paga a Roberts Harvey & Comp.....		1:036:892\$321	
CARVÃO.....	9:054\$514						
INSTRUMENTOS DE EXPLORAÇÃO.....	6:842\$761			Caução dos empreiteiros Roberts Harvey & Comp. da 2.ª secção.....	38:043\$183		
UTENCILIOS.....	17:132\$032			Idem idem Jacob Humbird.....	25:258\$390		
MOBILIA.....	13:498\$000			Idem idem Carneiro Leão & Humbird.....	28:507\$237		
MACHINAS "EDMONSON".....	6:351\$954			Idem idem da linha provisoria.....	21:700\$000		
CAVALGADURAS.....	5:765\$000			Idem Angelo Thomaz do Amaral da 3.ª secção.....	38:203\$680		
RAMAL DOS MACACOS.....	56:878\$169			Idem J. P. Darrigue Faro.....	3:914\$100		
LINHA PROVISORIA.....	108:800\$000				155:726\$890		
TREM RODANTE.....	806:502\$651			Juros a pagar, deste semestre.....	12:003\$580	167:730\$470	1:204:622\$791
CUSTO DA ESTRADA: A saber:				MAUÁ MAC GREGOR & COMP. DE LONDRES £ 552,11,10.....			4:047\$694
1.ª Secção, até o semestre passado.....	5,379:251\$743			KNOWLES & FOSTER £ 2292,15,11.....			19:619\$002
- Indemnisação de terrenos.....	160\$000	5,379:411\$743		W. A. CLARK £ 121,0,4 1/2.....			1:075\$732
2.ª Secção, até o semestre passado.....	8,282:110\$752			L. HOLLINGSWORTH d. 6,407,88.....			7:824\$187
Pelo serviço dos empreiteiros R. Harvey & Comp.....	472:519\$798			CREDORES DIVERSOS.....			30:798\$868
Idem idem Carneiro Leão & Humbird.....	261:959\$460			JUROS DO EMPRESTIMO.....			308:353\$000
Idem idem Jacob Humbird.....	253:583\$900			AMORTIZAÇÃO.....			131:336\$497
Por obras diversas, material e etc.....	72:570\$433			GANHOS E PERDAS: Saldo por dividir.....			42\$279
	9,342:744\$343						
Deduzindo a importancia das multas impostas a R. Harvey & Comp, e pedras fornecidas aos mesmos.....	106:925\$610	9,235:818\$733					
3.ª Secção: Até o semestre passado.....	171:153\$300						
Pelo serviço do empreiteiro A. Thomaz do Amaral.....	203:918\$400						
Idem idem J. P. Darrigue Faro.....	10:770\$500						
Indemnisações.....	1:650\$000	387:492\$200	15,002:722\$676				
ARMAZEM DE SAPOPEMBA.....			21:000\$000				
ESTAÇÃO DA CÔRTE.....		365:619\$550					
• DO ENGENHO-NOVO.....		10:834\$000					
• DE CASCADURA.....		10:939\$000					
• DE MAXAMBOMBA.....		10:834\$000					
• DE QUEIMADOS.....		11:058\$964					
• DE BELEM.....		50:524\$000					
• DE S. FRANCISCO XAVIER.....		1:955\$040					
• DE MACACOS.....		4:325\$366					
• IMPERIAL.....		28:624\$934	494:714\$854				
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Até o semestre passado.....		313:708\$394					
Por 54 64 das despesas neste semestre.....		27:793\$446	371:561\$840				
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Até o semestre passado.....		600:837\$284					
Gratificação do engenheiro em chefe.....	9,000\$000						
Ordenados e comendorias dos engenheiros, feria de trabalha-							
dores, sustento de animais &c. &c.....	41:202\$190	50:202\$190	711:039\$474				
DESPESAS DO EMPRESTIMO.....			902:222\$444				
			27,975:380\$553				27,975:380\$553

S. E. & O.

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1863. — José Torquato de Faria, guarda-livros, chefe da contabilidade.

A

Movimento e rendimento dos passageiros, no 1.º semestre de 1863

VIAJANTES	DESIGNAÇÃO	CÔRTE				S. CHRISTOVÃO				S. FRANCISCO XAVIER				ENGENHO NOVO				CASCADURA				SAPOPEMBA				MAXAMBOMBA				QUEIMADOS				BELEM				MACACOS				TOTAL GERAL				
		1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe	TOTAL									
		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe		Classe	Classe	Classe						
MOVIMENTO	Côrte.....					592	230	143	965	996	699	213	1.908	7.685	5.916	8.781	22.382	1.904	4.268	4.027	10.199	904	2.075	1.588	4.567	618	1.958	1.796	4.372	165	986	640	1.791	181	699	825	1.705	1.426	4.314	6.331	12.071	14.471	21.145	24.344	59.960	
	S. Christovão..	886	193	154	1.233					6	11	1	18	216	307	386	909	176	285	398	859	64	92	413	569	132	348	1.069	1.549	4	36	51	91	17	26	66	109	91	113	227	341	1.592	1.411	2.765	5.768	
	S. Franc. Xavier	1.016	769	235	2.020	1	2		3					14	5	6	25	9	11	21	41		6	4	10																					
	Engenho Novo..	8.002	5.728	8.557	22.287																																									
	Cascadura.....	2.282	4.416	4.476	11.174	10	18	33	61		2	15	17	52	172	464	688					60	199	484	743	10	82	346	438	20	53	63	136		3	12	15									
	Sapopemba.....	1.039	2.132	1.866	5.007										75	142	217					14	54	199	267					9	31	45	85	6	18	53	77		3	32	17	52	183			
	Maxambomba....	852	2.300	2.047	5.199	2	29	37	68						30	55	104					9	28	42	79					23	15	33	71	23	15	33	71		4	14	45	63	120			
	Queimados.....	182	997	791	1.970	1	13	18	32						13	7	20					5	17	31	53					25	125	141	291	25	7	29	73	109	15	258	274	547				
	Belém.....	225	755	988	1.968	1	8	29	38						12	41	53					2	20	34	48					25	139	219	383		41	112	235	388	79	184	303	566				
	Macacos.....	1.795	4.324	7.433	13.553	23	32	66	121					20	31	157	208					4	30	63	97					76	193	284	553						273	606	873	1.752				
TOTAL.....		16.250	21.614	26.547	64.411	630	332	326	1.288	1.002	712	229	1.943	8.806	6.561	10.039	24.606	2.181	4.918	5.285	12.384	1.045	2.370	2.803	6.218	876	2.812	3.440	7.128	324	1.515	1.433	3.272	526	1.526	2.167	4.219	1.964	5.582	8.399	15.945	32.804	47.942	60.668	141.414	
PRODUCTOS	Côrte.....					296\$000	92\$000	28\$600	416\$600	498\$000	279\$600	42\$600	820\$200	4.439\$000	2.909\$800	1.756\$000	9.104\$800	2.222\$358	4.087\$040	1.925\$016	8.234\$414	1.852\$050	2.780\$560	1.058\$140	5.690\$750	1.545\$000	3.916\$000	1.791\$000	7.252\$000	605\$700	2.803\$440	906\$822	4.315\$962	830\$540	2.609\$430	1.534\$528	4.974\$498	7.708\$588	18.608\$678	13.686\$080	40.063\$340	19.997\$236	28.146\$548	2.728\$780	80.572\$570	
	S. Christovão..	443\$000	77\$200	30\$800	551\$000					3\$000	4\$400	\$200	7\$600	108\$000	122\$800	77\$200	308\$000	205\$440	271\$520	191\$900	668\$860	105\$750	125\$020	276\$230	507\$000	330\$000	696\$000	1.069\$000	2.095\$000	14\$200	102\$680	73\$000	189\$880	76\$600	98\$064	124\$720	299\$360	493\$440	493\$480	491\$860	1.478\$780	1.779\$430	1.991\$160	2.334\$910	6.105\$500	
	S. Franc. Xavier	508\$000	307\$000	47\$000	862\$600	\$500	\$800		1\$300					7\$000	2\$000	1\$200	10\$200	10\$380	10\$760	10\$060	31\$200																									
	Engenho Novo..	4.001\$000	2.289\$600	1.711\$200	8.001\$800																																									
	Cascadura.....	2.671\$662	4.227\$352	2.141\$300	9.040\$314	11\$940	17\$210	15\$980	45\$040		1\$920	7\$140	9\$060	35\$110	88\$060	125\$260	248\$430																													
	Sapopemba.....	1.652\$780	2.865\$340	1.237\$090	5.755\$210										72\$360	71\$480	145\$810	7\$800	24\$150	48\$248	80\$198																									
	Maxambomba....	2.130\$000	4.600\$000	2.040\$800	8.770\$800	5\$000	58\$000	37\$000	100\$000						46\$400	45\$300	129\$700	12\$300	32\$000	24\$640	68\$940	24\$700	7\$600	29\$600	61\$900																					
	Queimados.....	659\$900	2.848\$636	1.117\$454	4.625\$990	3\$400	36\$200	25\$600	65\$200						31\$600	9\$000	40\$600	12\$500	34\$000	32\$200	78\$700	32\$000	31\$100	30\$440	93\$540																					
	Belém.....	1.048\$060	2.827\$220	1.846\$544	5.721\$824	4\$800	28\$760	54\$270	87\$330						41\$200	75\$180	116\$380					74\$800	31\$450	106\$250	6\$000	29\$600	45\$000	80\$600																		
	Macacos.....	9.695\$382	18.782\$504	15.989\$488	44.467\$374	120\$360	135\$440	139\$200	955\$100					100\$600	123\$200	324\$400	548\$200	17\$200	105\$120	116\$200	238\$520	19\$020	39\$880	86\$680	145\$580																					
TOTAL.....		22.809\$784	38.825\$452	26.161\$676	87.796\$912	441\$600	368\$320	300\$650	1.110\$570	501\$000	285\$920	49\$940	836\$860	4.727\$710	3.437\$420	2.485\$020	10.650\$150	2.527\$998	4.740\$890	2.510\$104	9.778\$992	2.060\$070	3.125\$040	1.758\$810	6.943\$920	2.077\$160	5.482\$740	3.303\$900	10.863\$800	878\$560	3.499\$050	1.470\$392	5.848\$002	1.200\$280	3.387\$870	2.253\$078	6.841\$228	8.770\$618	20.790\$098	15.007\$080	45.167\$798	45.994\$780	83.942\$800	55.900\$650	185.838\$230	

Rio de Janeiro, 15 de Julho de 1863

O Contador do Tráfego — Antonio José Trench

B

Recapitulação do movimento e rendimento dos passageiros, mercadorias, etc. no 2.º semestre de 1863.

PROCEDENCIAS	VIAJANTES.		BAGAGENS.		ANIMAES E CARROS.		MERCADORIAS								MULTAS	ARMAZENAGENS	TELEGRAPHO.	TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS.		
	Numero.	Producto.	Peso.		Producto.	Numero.	Producto.	PESO.						MEDIDA.		Producto.	Producto.		Producto.	Producto.
			Arr.	Lib.				Cafê.		Diversos.		Total.		Palmos cubicos	Palmos lineares					
								Arr.	Lib.	Arr.	Lib.	Arr.	Lib.							
Côrte.	59.960	80:872\$570	13.957	30	8:564\$110	1.017	4:234\$900	.....	.....	663.088	30	663.088	30	96.454	88.273	118 577\$295	229\$150	598\$040	184\$650	213:360\$715
S. Christovão.	5.768	6:105\$500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6:105\$500
S. Francisco Xavier.	2.099	916\$240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	916\$140
Engenho Novo.	23.843	9:325\$430	6.663	.....	572\$060	60	66\$820	359	21	2.377	13	2.737	2	3.625	800	189\$040	.....	\$360	17\$500	10:171\$210
Carcadura.	12.588	10:044\$004	4.533	.....	66\$490	4.864	226\$430	16.134	20	5.284	11	21.418	31	1.792	1.803	1:187\$450	27\$500	2\$400	2\$500	12:155\$774
Sapopemba.	5.870	6:454\$808	891	16	310\$754	126	164\$290	16.327	10	13.454	6	29.781	16	17.609	1.404	2:822\$080	16\$000	10\$120	8\$500	9:786\$552
Maxambomba.	6.525	10:482\$580	1.248	.....	520\$370	240	381\$980	19.392	29	19.636	17	39.029	14	4.000	1.050	4:661\$770	50\$000	1\$820	21\$500	16:120\$520
Queimados.	3.431	6:068\$330	773	28	347\$340	306	294\$390	24.956	14	18.724	21	43.681	3	822	798	5:152\$500	40\$000	1\$830	5\$000	11:909\$480
Belém.	4.558	7:416\$054	582	19	449\$130	559	462\$130	9.311	24	15.989	20	25.301	12	5.114	7.089	3:921\$900	60\$000	3\$110	21\$500	12:305\$624
Macacos.	16.772	48:152\$814	3.310	.....	3:724\$530	2.589	4:170\$990	371.693	21	84.124	.....	455.817	21	4.960	1.679	107.938\$380	10\$000	111\$940	149\$000	164:257\$654
Total.	141.414	185:838\$230	31.959	29	15:154\$284	9.761	10:001\$930	458.176	11	822.679	22	1.280.856	1	134.381	102.896	244:450\$505	432\$650	729\$620	510\$150	457:117\$369

Rio de Janeiro, 15 de julho de 1863. — O Contador. — Antonio José Trench

RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II NO 1º SEMESTRE DE 1863.

RENDIMENTO.							CUSTEIO.			
<i>Meses.</i>	<i>Passagens.</i>	<i>Fretes.</i>	<i>Armazenagem.</i>	<i>Multas.</i>	<i>Telegrapho.</i>	<i>Totalidade.</i>	<i>Meses.</i>	<i>Detalhe.</i>	<i>Importancia de cada verba</i>	<i>Totalidade.</i>
Janeiro.....	32:504\$688	37:218\$892	14\$700	45\$000	69:783\$280	Janeiro.....	Trafego e estações.	20:747\$739	62:200\$798
								Reparos e conservação.	23:143\$958	
								Administração do trafego.	2:830\$655	
								Officinas.	12:007\$830	
								Combustivel.	3:470\$616	
Fevereiro..	29:804\$298	44:897\$834	514\$790	128\$900	75:345\$822	Fevereiro....	Trafego e estações.	17:708\$907	50:788\$691
								Reparos e conservação.	14:888\$802	
								Administração do trafego.	2:966\$697	
								Officinas.	11:945\$336	
								Combustivel.	3:278\$957	
Março.....	30:902\$264	45:340\$614	20\$910	30\$000	76:300\$788	Março.....	Trafego e estações.	20:101\$439	67:418\$092
								Reparos e conservação.	26:359\$775	
								Administração do trafego.	4:357\$417	
								Officinas.	12:823\$475	
								Combustivel.	3:775\$986	
Abril.....	27:556\$530	36:342\$164	25\$150	38\$000	160\$396	64:122\$240	Abril.....	Trafego e estações.	19:824\$107	61:586\$364
								Reparos e conservação.	26:488\$470	
								Administração do trafego.	186\$153	
								Officinas.	10:673\$738	
								Combustivel.	4:413\$896	
Maió.....	26:344\$296	35:369\$011	15\$450	88\$250	180\$072	61:997\$079	Maió.....	Trafego e estações.	19:872\$312	58:690\$929
								Reparos e conservação.	16:698\$959	
								Administração do trafego.	3:881\$708	
								Officinas.	13:835\$590	
								Combustivel.	4:402\$360	
Junho.....	28:729\$516	32:616\$468	26\$680	102\$500	135\$400	61:610\$564	Junho.....	Trafego e estações.	20:081\$038	71:678\$956
								Reparos e conservação.	22:914\$741	
								Administração do trafego.	7:739\$122	
								Officinas.	16:813\$988	
								Combustivel.	4:129\$167	
	175:848\$592	231:784\$983	617\$680	432\$650	475\$868	409:159\$773				372:362\$938

RECAPITULAÇÃO

<i>Rendimento.</i>	
Passagens.	175:848\$592
Fretes.	231:784\$983
Armazenagem.	617\$680
Multas.	432\$650
Telegrapho.	475\$868

409:159\$773

<i>Custeio.</i>	
Trafego e estações.	118:335\$542
Reparos e conservação.	130:494\$705
Administração do trafego.	21:961\$752
Officinas.	78:099\$957
Combustivel.	23:470\$982
	372:362\$938

Addindo: Importancia de trilhos e
accessorios empregados na 1ª
Secção desde o 2º semestre
de 1862.

34:724\$979
407:087\$917

APPENSO N. 4

RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Esckriptorio dos engenheiros 10 de julho de 1863.

Illm. Exm. Sr. C. B. Ottoni, Presidente da Directoria. Tenho a honra de apresentar o seguinte relatorio do progresso e estado das obras nas 2.^a e 3.^a secções.

Estando em geral concluidos o leito da estrada, tuneis e obras accessorias, assentarão-se os trilhos até um ponto pouco acima da estação do Rodeio, e até esse ponto chegarão por alguns dias trens de materiaes rebocados pelas nossas locomotivas mais pezadas.

Todos os desvios na estação estão promptos, e toda a linha com pequenas excepções está pesadamente alastrada com pedra quebrada; o pouco lastro que falta será distribuido em poucos dias, sem interrupção do transito.

Na 7.^a divisão duas, e na 10.^a uma parede de sustentação estão por concluir, bem como por encher ou regularisar os taludes que ellas sustentão. Na 12.^a se está construindo uma pequena galeria de esgoto para evitar o perigo da infiltração de aguas pluvias vindas da encosto da montanha por fendas verticaes da rocha. A agua, que por essas fendas penetrava embaixo do aterro proximo, forão origem de um desastre que mencionei no relatorio passado.

Devem-se fazer ainda alguns esgotos addicionaes e é preciso levantar mais um muro de appoio na 8.^a divisão: obras, que não se pôde fazer previamente porque dependião de pedra trazida de alguma distancia pelos trilhos.

Concluio-se na estação do Rodeio o encanamento e deposito d'agua, que a fornece pura e em grande quantidade. Nem neste ponto, nem nos dous ou tres outros em que se pôde erigir tanques na descida da serra, se faz necessario o trabalho de bombas.

O edificio da estação do Rodeio está acabado; mas tem-se de fazer alguns arranjos de platafórmass. O girador, bem que não de todo acabado, presta-se a voltar as maquinas, cujo deposito se concluirá em poucos dias.

A força motriz para o serviço da serra foi fornecida pelos Srs. Baldwin, e C.^a de Philadelphia, e consiste em 3 maquinas de viajantes e de cargas, com os caracteres e força indicada na seguinte tabella extrahida do contracto com os fabricantes, na qual vão mais incluidas 3 maquinas especiaes para a via provisoria sobre o grande tunel.

N. B. As columnas E, e E tank referem-se a mesma especie de maquinas, excepto trazer a 2.^a o deposito sobre a caldeira; emquanto a 1.^a tem um tender ordinario.

Tendo de cessar o serviço da via provisoria depois de concluido o tunel grande, poderá então ser removido o deposito de sobre as caldeiras e substi-

tuido por um tender ordinario, ficando as maquinas proprias para cargas em toda a linha.

Todas as maquinas supra são adaptadas ao consumo de carvão: tem todas deposito de arêa, e ao lado das bombas ordinarias injectores de Gifford, pelos quaes pôde a caldeira ser alimentada, sem mover-se a maquina. A coberta ordinaria das maquinas americanas, estende-se e cobre a parte anterior do tender, de modo que o foguista faz o serviço ao abrigo do sol e da chuva, arranjo mui util neste clima. O machinista sem deixar o seu lugar pôde lançar azeite nos cylindros por meio de tubos apropriados.

As molduras são de aço. Cumpre lembrar que são os trilhos calçados de aço.

As maquinas de cargas teem 6 rodas motrizes peadas de 50 pollegadas de diametro, e dous jogos de rodas sobre pião. Cada tender leva 2,000 galões de agua. As de viajantes tem quatro rodas motrizes de 60 pollegadas, e um jogo de rodas do systema Bissel.

Os cylindros tem nas primeiras $18 \frac{1}{2}$ X 22, e nas segundas 16, X 24 pollegadas. Estas maquinas percorrem facilmente com a velocidade de 20 milhas curvas de 600 pés de raio.

As maquinas da via provisoria tem freios atmosphericos nos cylindros, e ordinarios nas rodas.

O resto da 15ª divisão acima da estação do Rodeio deve concluir-se em dous mezes, ao mais, permittindo o assentamento dos trilhos na via provisoria.

VIA PROVISORIA

O trabalho nesta linha proæredio, em geral, de modo muito satisfactorio, se não se derem retardações na conclusão do viaducto de madeira, pode todo o leito estar prompto em setembro para receber a superstructura. O viaducto tem de comprimento 175 pés, e na maior altura 65. O traço foi revisto, supprimindo-se os zig-zags, e melhorando a linha a outros respeitois.

O maximo declive é 1:18.

O minimo raio de curva 230 pés.

Divisões 16 e 17.

O grande aterro está acabado ha alguns mezes; é satisfactorio ter de declarar que apresenta elle character de completa estabilidade, e quasi nada soffreu do effeito das chuvas.

O trabalho do grande tunel proseguio bem nos seis mezes passados. A 16 de maio encontrarão-se os mineiros do lado da estrada do N. com os do poço n. 1, faltando só concluir a perfuração nos dous lanços do 1º ao 2º e do 2º ao 3º poços. No 1º de julho havia por perfurar 744 pés no primeiro, e 564 no 2º daquelles lanços.

Perfuração total até o 1º de julho de 1863	5.732
Por abrir	1.308
	<hr/>
Total	7.040

Se o termo medio da perfuração corresponder ao dos ultimos seis mezes, em 9 estará furado o tunel, ou 6 mezes antes do praso previsto no ultimo relatório. Ainda se despenderão depois 10 a 12 mezes para alargar, revestir, e pôr o tunel prompto a receber trilhos.

Continuação da 2ª secção do grande tunel até a barra de Pirahy.

As alvenarias e movimentos de terras necessario a conclusão do leito estão pela maior parte concluidos, e o que falta se póde acabar em poucos mezes. O ponto mais atrazado é o tunel da div. 26: este porém recebeu ultimamente novo impulso sob a direcção de um dos mais peritos administradores daquelle genero de serviço, a 30 de junho faltava perfurar 390 pés.

Em junho, apesar da perda de 6 dias (por accidentes ou por serem de guarda) a perfuração avançou 90 pés. Continuando assim, poderia acabar-se a galeria em 4 $\frac{1}{2}$ mezes. Sendo a distancia do extremo superior do tunel até a barra apenas 2 $\frac{1}{2}$ milhas, ha razão para esperar que essa obra não retarde a abertura da estação.

O tunel da div. 18 — 275 pés de comprimento — está revestido em toda a extensão com arcos de pedra, mais depende ainda de alguns reparos na boca inferior, onde a alvenaria proxima ao portão, ainda não concluida fôra deslocada por um movimento de enorme massa da montanha, resvalando sobre uma face inclinada e humida da Emocha, poucas semanas estará tudo concluido.

Projectarão-se originalmente nesta parte da linha 9 pontes sobre o ribeirão de Sant'Anna, e 1 sobre o rio Pirahy, e forão ellas numeradas de 1 a 10 inclusive.

Depois de começada a construcção, fizeram-se mudanças evitando as pontes 2, 3, 5, 6. As restantes tem-se continuado a designar com os numeros originaes, a saber, 1, 4, 7, 8, 9, sobre o Sant'Anna, e 10 sobre o Pirahy.

A seguinte tabella contém as dimensões destas pontes.

Preparão-se planos para as duas estações, perto dos Mendes, e na Barra de Sant'Anna. A primeira foi adjudicada.

Fizerão-se tambem contractos para o lastro necessario, e para um portão de dormentes e peças de junta. Se este ultimo fornecimento não vier demora, as operações da superstructura podem proseguir sem interrupção desde que estiver concluida a via provisoria até o tunel da div. 26, e provavelmente até a Barra do Pirahy, até o fim do anno.

Estas obras, em geral, pouco soffrerão por quedas de terra ou outros accidentes, sendo a unica excepção importante occorrida na div. 20, onde depois de considerar-se acabado um córte pesado, com a maxima altura de 22 pés, desabou o lado superior, descendo cerca de 30:000 j. c. de terra. Emprega-se ahi uma grande força e crê-se que estará tudo feito em tres mezes.

TERCEIRA SECÇÃO.

As excavações nas 1ªs. 18 milhas desta secção não forão começadas até o mez passado, porque em razão de ser trabalho mui leve, poucos mezes são precisos para concluil-o a tempo de proseguir com o assentamento dos trilhos, quando os da 2ª secção chegarem ao seo termo.

Por uma revisão cuidadosa do alinhamento e declives, antes de encetada a construcção, obteve-se uma grande redução na cubação a escavar.

Os empresarios forão avisados que o serviço está marcado na maior parte da linha, comprehendendo as obras mais pesadas, e começarão operações em diversos pontos. Com alguma actividade, o leito até a ponte do Desengano pode estar prompto a tempo de não retardar o assentamento dos trilhos.

Do Rio das Mortes até a ponte do Desengano fez-se uma mudança importante, pela qual se evitão pesados aterros á margem do Parahyba e a linha fica preservada de qualquer insulto das cheias deste rio.

Grande porção de pedra exigida para a ponte sobre o Pirahy perto da Barra, está lavrada e prompta: lançar-se-hão as fundações na presente estação secca. Além desta ponte, as principaes obras d'arte acima da ponte do Desengano são.

1.º Uma ponte de 12 pés de vão, e 16 de altura perto do forno de cal do Sr. J. P. de Faro.

2.º Ponte de 50 pés de vão, e 18 de altura sobre o ribeirão do Pocinho, perto da casa do falecido Camillo Faro.

3.º Dita de 40 pés de vão, e 18 de altura sobre o ribeirão de Manoel Franco.

4.º Dita de 12 pés de vão, e 26 de altura sobre o ribeirão perto do engenho da Fazenda das Cruzes.

5.º Dito de 10 pés de vão, e 16 de altura na fazenda de S. Braz.

6.º Dito de 15 pés de vão, e 18 de altura sobre outro ribeirão da mesma fazenda, na 11 divisão.

7.º Dita de 40 pés de vão, e 22 de altura sobre o rio das Mortes, perto de sua confluência com o Parahyba.

Todas estas pontes servirão para dar passagem aos caminhos das fazendas, no estado ordinario das agoas; propondo-me a construi-las principalmente de alvenaria de 2.ª classe. Qualquer dellas se pode concluir em 4 mezes; e far-se-hão exforços para lançar todas as fundações antes da proxima estação chuvosa.

A construcção da ponte do Desengano progride: ha no lugar grande quantidade de pedra lavrada de excellente qualidade, e alguns pilares forão começados. Ha razão para crer-se que a alvenaria dos pilares ficará quasi acabada este anno.

Esta ponte é destinada a dar passagem á estrada de ferro, e á estrada ordinaria ao mesmo nivel, com 3 traves de ferro em cada vão: são 9 vãos de 42 pés, e 2 de 82. Dous são os motivos que aconselha o uzo de pequenos vãos, 1.º sendo a ponte curva, do raio 716 — 8/10 pés, um longo arco desta curva seria um senoverso difficil. 2.º sendo a construcção dos alicerces mui facil, em recifes descobertos nas baixas agoas, a construcção dos pequenos vãos é, mais economica.

O serviço da ponte do Desengano até á do Paraizo, 31/4 milhas, não foi ainda começado por ser mui leve.

Ponte do Paraizo, sobre o rio Parahyba. Temos prompta grande quantidade de pedra, e forcejamos por lançar as fundações na presente estação.

A corrente do rio neste lugar é muito rapida e desde 1860 as agoas não descerão tanto que facilitassem os ultimos exames, e permittissem lançar as fundações com economia e segurança. Naquelle anno os recifes estiverão seccos por quasi 3 mezes; e neste anno temos indicações de um estado do rio igualmente favoravel.

Com excepção da 18.ª divisão, as excavações começarão em toda a linha desde a ponte do Paraizo até o rio Secretario na fazenda do Ubá, div. 38. O tempo necessario a conclusão desta parte do leito pouco excederá de anno e meio, podendo a maior parte da extensão estar acabada muito antes.

A mais pesada é a div. 31 que inclue um tunel de 550 pés, no qual estão abertos 100 pés de galeria. O extremo norte deste tunel é o de um córte de 1.000 pés de comprimento, e altura media de 20 pés. Deste córte faltão 700 pés e emquanto não se conclue, não pode avançar de um lado a perfuração

do tunel salvo abrindo na outra boca um poço, que desejamos evitar por causa da grande quantidade d'agoa, que o invadira.

Não se encetarão operações desde o rio Secretario até o Parahyba, excepto na ponte da Boa-Vista, por serem obras leves.

Para a ponte preparou-se bastante pedra, e começarão-se as fundações, com esperança de erguer a construcção acima das agoas ordinarias, antes das cheias.

As obras d'arte entre as pontes do Paraiso e Boa-Vista são.

1.º Na div. 21, ponte de 3 arcos, um de 20, e 2 de 14 pés com 26 de maxima altura, toda de pedra. Transpõe o ribeirão e a estrada para o engenho do fallecido José Avellar.

2.º Na div. 22, ponte de 12 pés de vão e 20 de altura, perto da casa do mesmo fallecido Avellar.

3.º Na div. 24, Boeiro de abobada, com 8 pés de vão, embaixo de um aterro de 18 pés de altura na fazenda do fallecido Manoel Vieira Machado.

4.ª Na div. 27 viaducto de 10 pés de vão, e 10 de altura, sobre o caminho que dá accesso do rio á casa de José Rodrigues Pereira.

5.º Na div. 28, ponte de 40 pés de vão, e 24 de altura sobre o ribeirão da Florencia.

6.º Na div. 39, ponte sobre o Secretario, com 100 pés de vão, e 20 de altura.

Alguns aterros desta parte da linha lanção os taludes sobre o rio; pelo que tenciona-se revesti-los com pedras que se reserva dos cortes. Mas é satisfactorio observar que antes deste revestimento quasi nada tem soffrido os aterros, e que em geral o material de toda a linha, é proprio para uma conservação muito economica. O tempo para a conclusão é segundo os contractos.

Para as 1^{as}. 8 milhas 31 de Março de 1864.

Para as 2^{as}. 8 milhas 30 de Junho de 1864.

Para o resto até Entre-Rios 26 de Março de 1866.

Não ha duvida, que as primeiras 16 milhas se podem concluir, e a linha funcionar até a estação de Vassouras em 30 de Junho de 1864, e até a do Desengano no 1º de Setembro.

O resto da linha se pôde acabar muito antes do tempo do contracto.

Deus guarde a V. Ex. etc. A. Ellison Junior.

APPENSO N. 5

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO ATÉ 30 DE JUNHO DE 1863, NAS 13 1/2 MILHAS DA 2ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, DESDE A DIVISÃO 16 ATÉ 28; A SABER:

NATUREZA DO SERVIÇO	Jardas cubicas orçadas	Jardas cubicas feitas Até 31 de dezem- bro de 1862.	Jardas cubicas feitas de janeiro a ju- nho de 1863.	TOTAL			TOTAL			
Excavação em terra.	1,461,500	851,661	723,842	1,575,503	Custo até 31 de Dezembro de 1862.	2,631:749\$774	Custo de Janeiro a Junho de 1863.	517:755\$490	Custo até 30 de Junho de 1863.	3,149:505\$264
" " pedra.	407,300	122,701	14,737	137,438	Deduz-se		Deduz-se		Deduz-se	
" " tuneis.	83,000	31,473,5	8,254	39,727,5	10 e 20 %.	396:410\$555	10 %.	51:775\$549	10 e 20 %.	448 186\$104
" " poços.	1,380 (*)	5,279		5,279	Saldo pago.	2,235.339\$219	Saldo pago.	465.979\$941	Saldo pago.	2 701:319\$160
Alvenaria de boeiros.	7,343	3,584,7	639,86	4,224,56						
" de muralhas.	7,110	499	688	1,187						
" de pontes.	9,400	5,753,2	2,051	7,804,2						
" de revestimento dos túneis.	5,543									
Calçamento.										
Enchimento de vãos com argamassa e pedra seca.		1,033,3	353,18	1,386,48						
Revestimento de pedra e tijollo em tuneis		1,415	426	1,841						
Superfície lacerada a escopro e martello.		1,583	833	2,416						
		964	4,588	5,552						

(*) Tinha-se orçado um só poço, mas abrirão-se tres.

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 30 de junho de 1863. — Manoel Coelho da Rocha, secretario da companhia.

APPENSO N. 6

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO EM 42,08 MILHAS DA 3.ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, ATÉ 30 DE JUNHO DE 1863; A SABER:

NATUREZA DO SERVIÇO	Jardas cubicas orçados.	Jardas cubicas feitas até 31 de dezem- bro de 1862	Jardas cubicas feitas de janeiro a ju- nho de 1863.	Total.			TOTAL
					Custo até 31 de Dezembro de 1862.	Custo de Janeiro a Junho de 1863.	Custo até 30 de Junho de 1863.
Excavação em terra	906,325	195,890	166,225	362,115	222:492\$949	242:331\$280	464:824\$220
" " pedra.	247,000	15,814	16,021	31,835	Deduz-se 20 % . 44:498\$588	Deduz-se 20 % . 48:466\$256	Deduz-se 20 % . 92:964\$844
" " tuncis.	7,500		358	358			
Alvenaria de boeiros.	7,168	731	1,273	2,004	Saldo pago. . . 177:994\$352	Saldo pago. . . 193:865\$024	Saldo pago. . . 371:859\$376
" de muralhas.	11,195	71	115	186			
" de pontes.	10,471	982,5	1,129,5	2,112			
Calçamento.		694	919	1,613			
Cal para alvenaria.		90	764	854			
Cimento para alvenaria.			336	336			
Revestimento de taludes.			21	21			

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1863. — Manoel Coelho da Rocha, Secretario da Companhia.

APPENSO N. 7

RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
<i>Administração central</i>			
Secretario da companhia	Manoel Coelho da Rocha		4:800\$000
Guarda-livros	José Torquato de Faria		4:000\$000
Comprador	Antonio Francisco Fortes de Bustamente Sá		3:600\$000
Pagador	José Narciso da Silva Vieira		2:400\$000
Escrepturario	José Timotheo da Costa		1:600\$000
Continuo	Francisco Thomaz d'Aquino		1:600\$000
<i>Armazem do deposito.</i>			
Almoxarife	Antonio Julio Gordilho da Silva Valente		2:400\$000
Ajudante	Francisco José Pinto Monteiro ..		1:200\$000
<i>Inspectoria do trafego.</i>			
Inspector-geral	Vleminex		14:000\$000
Secretario	José Ignacio de Mesquita		2:400\$000
Chefe da contabilidade do trafego..	Antonio José Trench		3:600\$000
Desenhador	Nuno Pinheiro de Campos Nunes ..		1:800\$000
Escrepturario da contadoria	Sebastião Machado Nenes		1:200\$000
"	Bento Ferreira Soares		1:200\$000
Continuo	José Galdino de Castro Junior	3\$000	
Chefe das officinas	L'hoir		4:500\$000

GRADUAÇÕES		VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO. ANNUAL
Secretario	Augusto C. Rodrigues da Costa ...	5\$000	
Engenheiro residen- te	Francisco Pereira Passos		5:000\$000
<i>Telegrapho electrico.</i>			
Encarregado da con- servação	Felippe de Barros Vasconcellos ..		6:000\$000
Telegraphista de 1. ^a classe	Manoel Alves de Carvalho		1:200\$000
"	Joaquim Candido de Oliveira	3\$000	
"	João Maria de Lacerda	3\$000	
"	Henrique Ayres Pimenta	3\$000	
"	Manoel Victor Ribeiro	3\$000	
"	Laurenio Augusto de Oliveira Mat- tos	3\$000	
2. ^a classe	Joaquim Ferreira Fraga	2\$000	
"	José Luiz da Cunha Gardel	2\$000	
"	Carlos Daniel de Souza Queiroz ..	2\$000	
"	Leopoldo Pinto Ferreira Ramos..	2\$000	
Praticantes	Antonio Francisco de Oliveira Val- detaro	1\$000	
"	Onofre da Silva Saldanha	1\$000	
"	Edmundo Monteiro Peixoto	1\$000	
<i>Estação da côrte.</i>			
Agente	Ricardo Julio Duval		4:000\$000
Ajudante	Joaquim Carlos de Niemeyer		2:800\$000
Fiel	José Francisco de Macedo		2:400\$000
"	José Galdino de Castro		2:200\$000
Escrepturario	Conrado Jacob de Niemeyer		1:200\$000
"	José Manoel Ratton		1:200\$000
"	Daniel Röcke		1:200\$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1:200\$000
"	Bernardino José de Azevedo Maia	2\$400	
"	Joaquim Vieira Coimbra	2\$400	
"	João Vaz Guedes	2\$400	
"	Carlos d'Assiz d'Azevedo Coutinho	2\$400	
"	João Carlos d'Oliveira e Souza..	2\$400	
<i>Estação do Engenho Novo</i>			
Agente	Joaquim Mariano d'Azevedo Couti- nho		2:000\$000
Fiel	Gabriel José Pereira Bastos		1:500\$000

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO	DIARIO.	VENCIMENTO	ANNUAL.
<i>Estação de Cascadura.</i>					
Agente	Luiz José da Cunha Bastos			2:000\$000	
Fiel	Candido Joaquim de Mesquita			1:500\$000	
<i>Estação de Sapopemba.</i>					
Agente	Manoel Pires da Silveira			2:000\$000	
Conferente .....	.....	2\$400			
<i>Estação de Maxambomba.</i>					
Agente	Augusto Candido Pereira do Lago			2:000\$000	
Fiel	Joaquim Ignacio Bueno de Faria ..			1:500\$000	
<i>Estação de Queimados.</i>					
Agente	Domingos Carolino de Carvalho..			2:000\$000	
Conferente	Joaquim Gonçalves de Andrade ..	2\$400			
<i>Estação de Belém.</i>					
Agente	Jeronymo Candido de Moura			2:400\$000	
Fiel	Manoel Joaquim Ferreira Simões..			1:800\$000	
<i>Estação de Macacos.</i>					
Agente	Rodrigo Pinto Navarro de Andrade			3:200\$000	
Ajudante	Candido Narbal Pamplona			2:400\$000	
Fiel	Juvenal José de Oliveira Braga..			1:800\$000	
Conferente	Augusto Soares Meirelles	2\$400			
<i>Pessoal dos trens.</i>					
Chefe de trem	Henrique Lagdon			2:000\$000	
"	João Agostinho da Silva Rocha ..			2:000\$000	
"	João Ferreira de Paiva			2:000\$000	
"	Adelino Maria Velho			2:000\$000	
Ajudante	Domingos Antunes Guimarães	3\$000			
"	Nicoláo Pereira Dias de Oliveira..	3\$000			
"	Carlos Augusto Barbosa	3\$000			
"	Joaquim de Souza Fontes	3\$000			
"	José Bernardes da Silva	3\$000			
"	Ricardo Corrêa de Castro Lemos	3\$000			
"	Alberto José da Cunha	3\$000			
"	Joaquim Machado Pimentel	3\$000			

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
Machinista	Antonio Francisco da Silva		2:520\$000
"	Antonio Joaquim Fernandes		2:520\$000
"	Carlos Moulin		2:520\$000
"	Augusto Fievet		2:520\$000
"	Jean Pierre Laurent		1:920\$000
"	Thiago da Costa		1:920\$000
"	Antonio Sellmann		1:440\$000
"	Francisco José da Silva Barros		1:440\$000
"	José Gilberto Scillman		1:440\$000
Foguista	José Antonio Marques	2\$500	
"	Bento Gouçaves	2\$500	
"	Joaquim Loureiro	3\$500	
"	José Ferreira	2\$500	
"	Pedro Mendes	2\$500	
"	Antonio Fernandes	2\$500	
"	Cesar Vaz Pinto	2\$500	
"	Antonio Bento	2\$500	
"	José Leite Bastos	2\$500	
"	Jacintho C. Dias Netto	2\$500	
"	Pedro da Cunha Vasconcellos	2\$500	
"	Manoel Joaquim da Silva	2\$500	

Directoria das obras ()*

Engenheiro em che- fe	Andrew Ellison Junior	21:000\$000
1º ajudante	W. S. Ellison	9:000\$000
Ajudantes	John Whitaker	6:000\$000
"	C. A. Morsing	3:840\$000
"	J. R. Bruschetti	3:840\$000
"	Herculano Velloso Ferreira Penna	3:840\$000
"	Jos. A. Locke	3:840\$000
"	C. Toth	3:840\$000
"	Richard Hayden	3:240\$000
"	J. C. Gregg	3:240\$000
"	R. A. Habershan	3:240\$000
"	J. L. Ribeiro	3:240\$000
"	J. R. Gamboa	3:240\$000
"	J. K. Mc. Lanahan	2:940\$000
"	J. Stank	1:800\$000
"	Rodolfo Von Braune	1:800\$000
"	R. A. Hehl	1:800\$000
"	Joaquim M. R. Lisboa	1:440\$000

(*) Nos vencimentos está incluída a quantia que percebem para comedorias.

Além dos empregados acima mencionados ha mais 4 limpadores de machinas, 5 encarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 80 operarios, 4 empregados no escriptorio e armazem, 1 guarda, 3 aprendizes, 1 porteiro e 23 trabalhadores das officinas; 22 guardas das estações, 1 bilheteiro, 1 creado, 2 guardas do armazem, 1 guarda rondante, 1 despachante de bagagens, 5 praticantes, 4 bagageiros, 3 feitores, 1 ajudante, 7 limpadores de carros, 8 guarda-freios, 3 concertadores de carros, 2 bombeiros, 3 guarda-chaves, 2 guarda-cancellas, 45 trabalhadores das estações; 1 impressor de bilhetes, 1 encarregado das descargas, 1 feitor, 1 servente, 7 empregados do coke: 16 guardas da linha, 351 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação da 1ª secção da linha, e 1 guarda e 7 trabalhadores no ramal de Macacos.

Secretaria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II, em 30 de junho de 1863. — Manoel Coelho da Rocha, secretario da Companhia.

